

## Evolución del Sector Portuario de Panamá

La logística es una herramienta importante en el comercio internacional para el desarrollo comercial y económico. Dentro de ella, participan diversos medios de transporte que facilitan en su conjunto el comercio internacional de mercancías.

De acuerdo a la UNCTAD, el transporte marítimo es el eje vertebrador del comercio internacional y de la economía mundial. Alrededor del 80% del comercio mundial, en volumen, y más del 70%, en valor, se transporta por mar y transita por puertos de todo el mundo.

De allí, la importancia de analizar la evolución del sector portuario, siendo esta una de las principales actividades que impactan el comercio mundial y por ende el crecimiento del país. La industria portuaria, junto con la expansión del Canal de Panamá, aumenta el potencial que tiene Panamá de convertirse en el proveedor de servicios logísticos en ambos océanos para ser conocido como el Hub Logístico de las Américas.

### Evolución de la Industria Portuaria

Panamá cuenta con 5 puertos de contenedores de calidad internacional, producto de concesiones portuarias a operadores globales de puertos. Esto trajo como resultado más de 3 mil millones de dólares de inversión en infraestructura portuaria. Estas concesiones son:

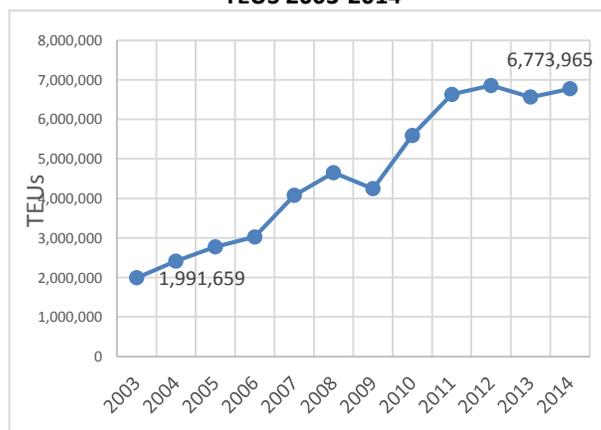
- Terminal de contenedores de Manzanillo International Terminals (Stevedoring Services of America), 1993, otorgado por el Gobierno del Presidente Guillermo Endara.
- Colon Container Terminal de Evergreen (Colon Container Terminal S.A.), 1996, otorgado por el Gobierno del Presidente Ernesto Pérez Balladares.
- Puerto de Contenedores de Balboa (Panama Ports Company/ Hutchison Ports Holding), 1997, otorgado por el Gobierno del Presidente Ernesto Pérez Balladares.
- Puerto de Contenedores de Cristobal (Panama Ports Company/ Hutchison Ports Holding), 1997,

otorgado por el Gobierno del Presidente Ernesto Pérez Balladares.

- Puerto de Contenedores de PSA (Port of Singapore Authority), 2008, otorgado por el Gobierno del Presidente Martín Torrijos.

Estas inversiones privadas con concesiones estatales resultaron en un dinámico desarrollo del manejo de carga contenedorizada, pasando de 1.9 millones de TEUS en el 2003 a 6.7 millones de TEUS en el 2014 (Ver Gráfico N°1). Adicionalmente se ha ampliado la capacidad de gestión de los mismos a través de la inversión privada con la adquisición de equipos, pues actualmente se cuentan con 66 grúas porticas de muelle, constituyéndose en el país con más grúas de América Latina (A.L.) muy por encima de Brasil y México.

**Gráfico N°1 Movimiento de Carga Contenedorizada en TEUS 2003-2014**



Fuente: Contraloría General de la República.

De acuerdo a la Clasificación de Movimiento Portuario de Contenedores de A.L. de la CEPAL, se destaca el Puerto de Colón ocupando el primer lugar entre 80 otros puertos. A pesar que para el 2013 se reflejó una leve caída producto de algunas huelgas portuarias que asustaron a los usuarios internacionales- que necesitan confiabilidad del servicio- y de la desaceleración del comercio exterior de la región. Esta situación presentó mejoras en el 2014.



Otro importante indicador del desempeño de la industria portuaria en Panamá es el Índice de Conectividad de Líneas Navieras (Liner Shipping Connectivity Index LSCI) de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, por sus siglas en inglés) el cual en su informe 2014 posiciona a Panamá en el puesto 31 de 157 economías, manteniendo el primer puesto en América Latina, seguido por Brasil Y México como se aprecia en el cuadro N°1.

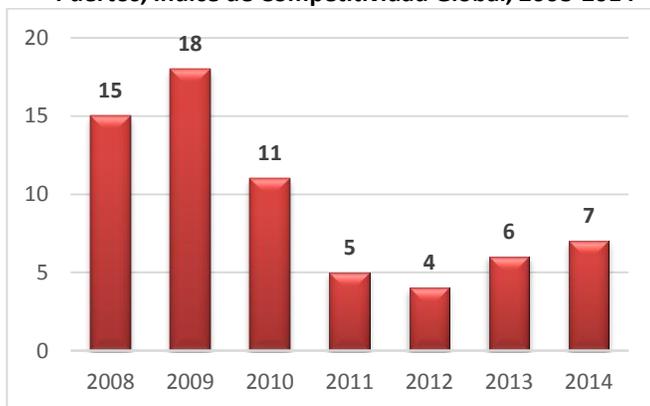
**Cuadro N°1 Índice de Conectividad de Líneas Navieras 2014  
(Primeros Seis Países Latinoamericanos)**

País/año	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Panamá	32.7	41.1	37.5	42.4	44.9	43.7
Brasil	31.1	31.7	34.6	38.5	36.9	42.3
México	31.9	36.4	36.1	38.8	41.8	40.1
Uruguay	22.3	24.5	24.4	32.0	31.4	34.9
Perú	17.0	21.8	21.2	32.8	32.8	33.6
Colombia	23.2	26.1	27.3	37.3	37.5	33.1

Fuente: UNCTAD

Otra medida de la competitividad del sector portuario en Panamá se evidencia en el Índice de Competitividad Global (ICG) del Foro Económico Mundial 2014-2015, donde en el indicador de calidad de puertos obtuvo la posición 7 entre 144 economías. Ver Gráfico N°2

**Gráfico N°2 Indicador de Calidad de la Infraestructura de Puertos, Índice de Competitividad Global, 2008-2014**



Fuente: Foro Económico Mundial.

El sector portuario es dinámico por lo que los participantes buscan ser más competitivos. Ejemplo de lo anterior es el Puerto Lázaro Cárdenas (Michoacán, México), que inauguró en el 2014 la Terminal Especializada de Contenedores, proyectándose como uno de los puertos marítimos más dinámicos del país y de Latinoamérica por el crecimiento y modernización de su infraestructura. Otro

caso es el del Puerto El Callao en Perú que ha adquirido nuevas grúas súper post panamax, entre otros puertos que están invirtiendo fuertemente en modernización.

### Desafíos

Las estadísticas y los resultados son prometedores para Panamá. No obstante, para seguir creciendo constituyéndose en un eslabón fundamental para el sector logístico nacional, es imperante la coordinación pública-privada, la mejor capacitación del capital humano, la innovación en los servicios y la eficiencia en los trámites relacionados a dicha actividad.

Lo anterior se puede desglosar de la siguiente manera:

- La inversión privada y la institucionalidad pública deben converger para fortalecer la industria portuaria. Entidades como la Autoridad Nacional de Aduanas y la Autoridad Marítima de Panamá, entre otros, deben responder a las necesidades de la industria.
- En relación a lo anterior, es importante la creación de una Secretaría de Logística como entidad gubernamental que lidere el desarrollo logístico de Panamá; del cual es parte el sector portuario. Esta necesidad surge del Plan Logístico Nacional en el que participo el Consejo Empresarial Logístico (COEL) y las instituciones vinculadas al sector. Lo anterior influye directamente en el desarrollo portuario que forma parte integral del sector logístico. Los puertos requieren de una coordinación entre las partes para hacer más eficientes sus actividades y tener mejores resultados.
- La actuación de la Autoridad Nacional de Aduanas para que los procedimientos se presten de forma ininterrumpida (24/7) y con un sistema ágil y amigable para el usuario que disminuya la burocracia y aumente la modernización de los sistemas y procesos.
- La capacitación del capital humano es vital para mantener la expansión del sector. La necesidad de personal calificado requiere que las instancias responsables dirijan la formación técnica y profesional a satisfacer las necesidades de la industria portuaria. Considerar – por ejemplo- incluir la enseñanza de otros idiomas como parte del plan de estudio, será de gran valía.
- Uno de los mayores desafíos será el de modernizar y especializar las terminales portuarias para atender la demanda de los nuevos servicios, que se requerirán – con



la ampliación del Canal-para operar buques más grandes y ganar competitividad.

- Por último, según algunos expertos, los puertos de clase mundial instalados en Panamá ofrecen una capacidad para manejar hasta 15 millones de TEUS, mientras que en el último año se movilizaron solo 6.6 millones por lo que existe una capacidad que aún no se utiliza. Se plantea además que, con el potencial que tienen los puertos, se debe incentivar las exportaciones para que aprovechen la conectividad y los trasbordos que se realizan en los puertos. Esto necesitará la intervención del Ministerio de Comercio e Industrias y otras entidades relacionadas con el apoyo al empresario y a las exportaciones.

Comprender que el sector portuario está inmerso en una competencia constante y que no se detiene, debe mover tanto al sector público como privado a tomar las decisiones atinadas y oportunas para que la industria siga desarrollándose acorde con las exigencias del mercado que cada vez exige un servicio ágil, eficiente y con mayor valor agregado.

